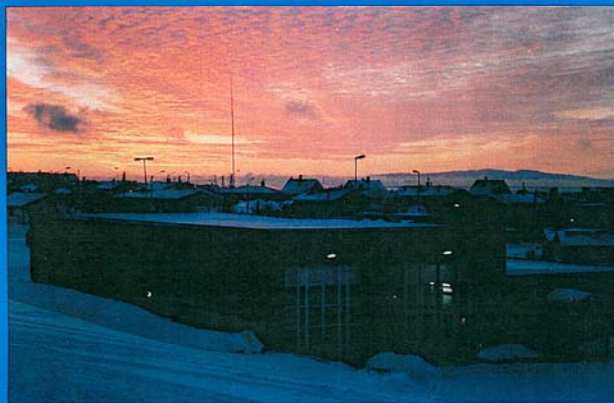




Statens vegvesen
Finnmark

C

Returadresse:
Statens vegvesen Finnmark
9800 Vadsø



Solen kaster sine første stråler over Varanger. I forgrunnen ser vi Vadsø trafikkstasjon.

(Foto: Ken I. Friskilå)

Elvebakken i Alta.
Hvor er gang- og sykkelvegen?

Foto: Torgeir Strand



Tips
Reflexen:
Telefon 78 95 01 09
eller 78 95 01 26

REFLEXEN

Bladet til Statens vegvesen Finnmark

Nr 1 - 1997

- Hei sveis
- Historiske lærlinger
- Hovedverneombudet: Din støttespiller
- Fatimaprojektet: 5. driftsår i gang!
- Fra Langfjorden til Lake Tonganyika



Statens vegvesen
Finnmark

Reflexen
Bedriftsblad for Statens vegvesen Finnmark

Redaktør:
Ken I. Friskilå

Redaksjon:
Trine Stålset

Redaksjonsråd:
Leder: Magne Skjånes
Gystein Pettersen
Tove Gabrielsen
Frank K. Jensen
Trond Skarstad
Heleen Moe

Bidragstere i dette nummer:

Baye Bpland
Lars Chr. Stav
Aubjørn Ellifsen
Nims Høglund
Aurild Eide
Frank Redal
Anbjørn Holder
Frank K. Jensen
Per Ivar Harila
Dag Sommer
Børre-Aksel Jensen
Per B. Johnsen
Torgeir Strand

Utgitt av
Statens vegvesen Finnmark

Bilfjorvika 18
9800 VADSØ
Telefon 78 95 01 08
Telefax: 78 95 33 52

Grafisk produksjon:
Trykkforum Finnmark AS

Oppslag 1700

Forsidebilde:

Børre Bpland: Usikkert med Samens fra trigrpunkt.

I dette nummer:

Utdanning gir bedre opplæring	2
Leder	3
Hei Sveis!	4
Kontrollmåling med GPS	6
Hullskansen 96: Historikk på flere måter	7
Hva gjør vegvesenet i 1997?	8
Historiske lærlinger	9
Hvorfor likestilling i Statens vegvesen	10
Hovedverneombudet: Din støttespiller	12
Bedriftsbladet/onsens endres	14
Sæue på bedriftsbladet anføringsarbeid	15
Når en ansatt blir sykemet	16
Kvittingsplaner	17
Fatimaprojektet - 5. driftsår i gang!	18
Fra Langfjorden til Lake Tonganyika	22
Nytt om sars	25
Pensjonister i Alta og Lakselv	27
Redaksjonen avsluttet 26. mars 1997	
Stofffrist neste nummer: 19. mai 1997	

Utdanning gir bedre opplæring

Finnmark ligger langt fremme i det yrkespedagogiske utviklingsarbeidet (YPUT) for kjøreskolelærere og sensorer. Fra hele Finnmark deltar nå 13 kjørelærere og sensorer på ei utdanning som skal gi dem pedagogisk kompetanse innen trafikkopplæring.



Lektor Ronny Sannerud fra avdeling for yrkeslærerutdanning ved Høyskolen i Akershus er instruktør for YPUT 2 i Finnmark.

Tekst og foto: Ken I. Friskilå

- Vi må øke kvaliteten på opplæringen fordi den obligatoriske opplæringsstiden har minket, sier veileder Ole-Martin Rasmussen hos Statens vegvesen Finnmark. Han mener det er viktig å satse på menneskelige tiltak i kampen mot trafikkulykke-statistikken.

Høyskolen i Akershus

Høyskolen i Akershus er sentral i dette arbeidet her i fylket, og utdanningen som de 13 studentene nå tar vil gi dem 20 vekktall i høyskolestyremet.

- På bakgrunn av at de fleste trafikkulykker skyldes mennesket bak rattet er kjørelærernes pedagogiske bakgrunn viktig for å få redusert antall trafikkulykker, sier lektor Ronny Sannerud ved avdeling for yrkeslærerutdanning ved Høyskolen i Akershus. Sannerud er kursansvarlig for YPUT-arbeidet i Finnmark. Sammen med Ole-Martin Rasmussen fra vegvesenet håper han at det arbeidet de nå gjør i Finnmark vil merkes på statistikken om noen år.

Både Sannerud og Rasmussen peker på at det ikke lengere er mye å hente på den trafikktekniske siden.

-Kjøretøy og veier holder etterhvert en så god standard at innsetten må rettes mer mot bilisten, mener de to.

Foregangsfylke

- Finnmark er et foregangsfylke. Så vidt jeg vet har ingen fylker kommet så langt som oss i dette arbeidet, sier Rasmussen.

Tilsammen skal studentene gjennom 350 timer med undervisning fordelt over 7 samlinger. I tillegg til undervisningen arbeider studentene med prosjektoppgaver i grupper.

- Samtidig har vi også praktiske øvinger der en av studentene er kjørelærer og en er elev. På denne måten får kjørelærerne erfare hvordan hverdagen er også for eleven, sier Rasmussen.

Stor motivasjon

- Deltakerne på YPUT er svært godt motivert for utdanningen. For det første må kjøreskolene selv betale mesteparten av det kurset koster. Selv om samferdselsstyret i Finnmark har bevilget 5000 kroner i støtte pr. student, blir den reelle kostnaden høy for deltakerne. Når så enkelte kjører opp til 120 mil for å være med på samlingen, viser dette at motivasjonen er på topp sier Rasmussen.

Kjære lesere!

Da jeg i januar tok til som informasjonskonsulent i Statens vegvesen Finnmark og dermed også redaktør for Reflexen, så jeg for meg en mengde utfordringer. Og nettopp utfordringer har det blitt mange av. Informasjon er en sentral faktor for å føle tilhørighet og samhold i hvilken som helst bedrift eller offentlig etat. Jeg ser på Reflexen som en viktig brikke når det gjelder intern og ekstern informasjon i etaten. På bakgrunn av dette vil jeg prioritere arbeidet med vårt bedriftsblad, og planlegger fire utgivelser i 1997. Fra 1998 er det planlagt seks utgivelser pr. år. For å få til dette er redaksjonen avhengig av bidrag fra dere som lesere, det være seg artikler, bilder og tips.

Etter hvert vil dere merke noen endringer i Reflexen. Hvilke endringer som vil komme er ikke klart ennå, men ideen er å gjøre bedriftsbladet vårt ennå mer leservennlig. Jeg ser derfor for meg at både layout, form og innhold vil bli vurdert. Her kan du som leser spille en rolle ved å komme med forslag.

Når det gjelder det øvrige informasjonsarbeidet ser jeg at det først og fremst bør bygges opp gode rutiner for intern informasjon i etaten. Det fordi jeg mener at god intern informasjon er grunnlaget for god ekstern informasjon.

Ennå har jeg ikke rukket å besøke "alle", men i løpet av rimelig tid håper jeg å gjøre nettopp dette. For å kunne gjøre en så god jobb som mulig er jeg avhengig av god kontakt med alle nivåer i etaten.

Hvem er så den nye informasjonskonsulent og redaktør. For de av dere som ikke har fått det med dere så heter jeg Ken Ingar Friskilå. Jeg er 29 år, ugift og kommer fra Bjørnevatn i Sør-Varanger. Jeg er utdannet innen informasjon (2 år) fra høyskolen i Volda, og har i tillegg til dette historie mellomfag fra samme skole samt examen philosophicum fra universitetet i Bergen. Fra yrkeslivet tar jeg med at jeg har arbeidet som journalist, lærer og prosjektleder for amø-kurs.

Informasjonskonsulent og redaktør for Reflexen Ken I. Friskilå studerer en tidligere utgave av bedriftsbladet. (Foto: Trine Stålset)



HEI SVEIS!

2. januar 1997 ble det nye arkiv- og saksbehandlingssystemet SVEIS tatt i bruk ved Statens vegvesen Finnmark. SVEIS som står for Statens vegvesens informasjons- og saksbehandlingssystem skal ifølg planen være 100 % operativt 1. juni 1997.

Tekst: Trine Stålsøtt og Ken I. Friskilav
Foto: Trine Stålsøtt



"Sveisjengen": Bakerst fra venstre ser vi: Kjell Johnsen, Sissel Dragnes, Jan Jaop Schoone, Torunn Stock, Kristin Gunnari, Signe Pedersen, Linda H. Nilsen, Tove Akerlied og Ellen Lindseth. Rita Steen Ravvik og Svein Solhaug var ikke var tilstede under fotograferingen.

- Systemet har hatt en del "barne-sykdommer", men fungerer nå delvis tilfredsstillende. Det sier Sissel Dragnes som er en av de to systemansvarlige ved arkivet.

Kristin Gunnari som er den andre systemansvarlige sier at serveren i gjennomsnitt har vært nede en gang pr. dag den siste tiden. Dette har imidlertid ikke ført til de store problemene.

Hardkjør

Arbeidsbelastningen har vært stor på både de systemansvarlige, opplæringsansvarlige og brukerstøtten etter at systemet ble innført. Spesielt fordi de ikke er fritt fra de daglige arbeidsoppgavene som også må utføres løpende.

De systemansvarlige er på tross av dette positive. De mener belastningen på alle som har hatt en funksjon ved innføringen av systemet, forhåpentligvis vil gå ned når SVEIS er innført og kursingen av saksbehandlerne er over.

Ikke fornøyd

- Det har kommet en del signaler fra bl.a. trafikkstasjonene på at de ikke

er helt fornøyd med systemet. De tilbakemeldingene vi har fått, har gått på at de føler at de ikke har den samme kontrollen nå som før, sier Sissel. Hun håper imidlertid at dette er et forbigående problem.

Trafikk- og vegstasjonene var tidligere egne journalførende enheter.

Med SVEIS blir hele Finnmark en enhet. Fordelen med det nye systemet er at man nå unngår dobbel journalføring noe man opplevde med det gamle systemet.

Bibliotek

Biblioteket er ikke koplet til SVEIS

i denne omgang. Grunnen er at de ansvarlige på sentralt hold rett og slett ikke har tenkt på dette.

- Det er imidlertid kommet signaler om at man nå vil se på dette i løpet av høsten '97, sier Sissel Dragnes.

- Når man i 1995 bestemte seg for å satse på prosjektet, hadde dette sammenheng med at etaten var pålagt å innføre et nytt arkivsystem, sier prosjektleder Kjell Johnsen.

Dette er et stort prosjekt som kre-

ver store ressurser. Bare opplæringskostnadene i forbindelse med innføringen vil komme seg på 616.000 kroner. I tillegg til dette konsumerer innkjøp av EDB utstyr.

Finnmark langt fremme

Vegdirektoratet og Troms har vært pilotfylker for SVEIS. Likevel er Finnmark langt fremme i løypa når det gjelder å ta i bruk systemet. For å ha gode marginer i innkjøpsfasen, kom Finnmark tidlig i gang med opplæringen.

- På tross av de gode marginene kan vi oppleve at SVEIS ikke er 100 % operativt innen fristen 1. juni. Grunnen er rett og slett at vi ikke har fått fylt de oppsatte kursene som planlagt, sier Kjell Johnsen.

Hvorfor Sveis?

Våren 1992 nedsatte Vegdirektoratet en prosjektgruppe som hadde som mål å se på arkiv/EDB-systemet i Statens vegvesen. Denne gruppa la frem en rapport i oktober samme år. Først i 1995 ble prosjektet intensivert og kontrakt ble inngått i desember 1995 med Siemens Nixdorf Informasjonssystemer A/S som leverandør.

Målet for prosjektet er innføring av et nytt IT-system for journal, arkiv og styring av saksangang i vegvesenet. Sveis bidrar til bedre styring av dokumentflyt i etaten, forbedre kvaliteten og øke tilgjengeligheten til etatens dokument-informasjon. Systemet vil bl.a. bidra til mer effektiv saksbehandling mellom f.eks. trafikkstasjonene og vegkontorene. Sveis skal også sørge for at etatens journal/arkivsystemer tilfredsstiller Riksarkivarens krav.

Systemet skal være felles for hele etaten, med lokal drift.

3 trinn

Sveis er foreslått innført i 3 trinn, hvor første trinn er innføring av system for journal og elektronisk arkiv. Brukere av nytt system vil være arkivpersonale, forveilestjenestene, saksbehandlerne og ledere i hele etaten. Prosjektet ble startet opp i '93, men ble intensivert i 1995.

Sveis er et nytt elektronisk system for saksjournal, arkiv og styring av saksangang med tilhørende rutiner og dokumentasjon. Opplæringen i systemet er nå i full gang. Det pågår kurs i Sveis-sak, og den vil være ferdig i løpet av mai måned.

Statens vegvesen har omlag 200 forskjellige fysiske arkiv. I 1991 ble det registrert og arkivert 280.000 saksdokumenter i disse arkivene. Arkivarbeid i Statens vegvesen utgjør ca. 110 årsværk.

I Statens vegvesen Finnmark ble det behandlet 11.114 saker det samme året.

Beskrivelse av systemet

Sveis inneholder skreddersydd modul for hhv. arkivpersonale og saksbehandler. Det skal være en journal for hvert fylke, og saker skal registreres hos den enkelte enhet (vegkontor, trafikkstasjon osv.). Dette stiller krav til en god utbygd kommunikasjonsløsning i det enkelte fylke.

Miljøåret 1997

1997 og 1998 blir travle år for alle som er interessert i og har kompetanse på miljøspørsmål. Samferdselsdepartementet har pålagt Statens vegvesen en rekke miljøinitiativ i 1997:

- Gjennomføre minst et kulturminnetiltak av varig verdi i hvert fylke
- Starte arbeidet med en landsverneplan for vegger og bruer
- Starte arbeidet med retningslinjer for fasadisolering sammen med Riksantikvaren
- Starte arbeidet med en arkitektkonkurranse med tema støyskjerm
- Sikre at alle planer i 1998-budsjettet er miljøretvidere
- Gjennomføre kompetanseheving på miljø i 1997 og 98, med en økonomisk ramme på ca. 8 mill kr. i 1997.

Tvilsom ære

Statens vegvesens mye omtalte stamnespråk har nå gjort seg gjeldende også i Guinness Rekordbok. Det er interntbladet fra vegkontorene i Hedmark, som kan fortelle om den noe tvilsomme æren som tilfaller Statens vegvesen. Vi har i følge bladet klart å konstruere Norges lengste ord.

Ordet er: "Fylkestrafikk-sikkerhetsutvalgssekretariat-lederfunksjonen". Hele 56 bokstaver! Fra vegkontorets side foreslås det at ordet kanskje best kan komme til nytte ved promillekontroller.

Tips Reflexen:

Telefon 78 95 01 06 eller 78 95 01 28

Seks mann, seks GPS-mototakere og tre snøscootere ble tatt i bruk da det i april i fjor ble utført kontrollmåling av grunnlagspunkt i forbindelse med Nordkapp-tunnelen. Det var på forhånd noe usikkert hvordan kvaliteten var på de eksisterende punkt som skulle benyttes til utstikking av den undersjøiske tunnelen. Spesielt var sammenhengen mellom fastlandet og Magerøya usikker.



Måling på eks. trigpunkt. Bismarhallen og Veidnes i bakgrunnen.

Kontrollmåling med GPS

Tekst: Bøye Bøland og Lars Chr. Stav
Foto: Bøye Bøland og Asbjørn Eilifsen

Tunnellarbeidet hadde alt startet opp fra begge sider. Det var viktig å foreta en kontrollmåling som viste kvaliteten på punktene før tunnelarbeidet var kommet for langt.

Veidekke hadde alt foretatt noen kontrollmålinger med GPS-satellittposisjoneringssystemer. Målingen var imidlertid for lite omfattende, og eidsomsseksjonen ved vegkontoret

ble bedt om å foreta en fullstendig kontroll. Vegdirektoratet ved Asbjørn Eilifsen stilte med GPS-utstyr. Han hadde også ansvar for beregning og rapportering etter endt måling, samt hovedansvaret for planlegging og gjennomføring.

Målearbeidet

Tilknytningsmålinger på eksisterende trigpunkter i fjellområda var nødvendig, og snøscooteren var derfor nødvendig for å lette arbeidet.



Målegjengen samlet utenfor hytte på Sarnes (vegvesenets oppkjøpte hytte). Fra venstre: Magne Opgård, Brede Thomassen, Torvald Tretteskog, Lars Chr. Stav og Bøye Bøland.

Gjennomføringen som stort sett gikk som planlagt krevde fire lange arbeidsdager. Den andre dagen sluttet ett instrument å fungere. Til alt hell kunne leverandøren sende et nytt instrument allerede morgenen etter.

Været varierte fra kald vind til det rene "påskekvevret". Vinden var ganske sterk da vi den siste dagen måtte på toppen av Bismarhall. Bøye satt klar til å berge stativ og instrument dersom det ble nødvendig. Sterk vind og snøfokk førte dessuten til at Lasse og Torvald fikk problemer med å finne punkta som skulle benyttes på fastlandet samme dag.

En av snøscooteren var ikke godt nok "tren" til de bratte fjellpartiene. Dette førte til at Lasse måtte gå flere av de bratte bakkene, og til at både snøscooteren og Lasse ble svært slitne.

Målearbeidet ble også foretatt med tanke på kontrollen av "Honningsvåg-tunnelen". Resultatet må betegnes som vellykket.

Fra vegkontoret deltok Lars Chr. Stav og Bøye Bøland, fra anlegget på Fatima deltok Magne Opgård, Brede Thomassen og Torvald Tretteskog og fra Vegdirektoratet stilte Asbjørn Eilifsen.

Hallingkastet-96: Historisk på flere måter

Hallingkastet-96, det 25. i rekken og jubileum, var en begivenhet i seg selv. Nå, nesten et halvt år etter hjemkomst, har gledesrusen lagt seg. Når årets turnering skal planlegges, vil nok likevel minnene strømme på. For det som skjedde i '96 var ikke bare historisk for arrangørene, men også for B.I.L. Veiva.

Tekst: Nina Haugland
Foto: Astrid Elide og Frank Rødal

Vi hadde litt problemer med rekruttering av herrespillere til Hallingkastet. Men, med hjelp fra Brede Thomassen på Fatima, Håvard Degerstrøm fra Vardø og ikke å forglemme noen av «gamlegutta», gikk det seg til. Grunnen til den manglende interessen for Hallingkastet var ene og alene utgiftene i forbindelse med turneringen. På grunn av svikt på inntektsiden (ingen vindussvask av vegkontoret) og økte utgifter, syntes enkelte (les: de fleste) at egeandelen ble for høy. Uansett; Gol-tur og håndball ble det, finansiert med inntekter fra loddssalg, auksjon, sponning og egeandel på kr 1 000,-!!

Historisk pokal

Tidligere var det tradisjon at Finnmarks-



En fornøyd gjeng, etter å ha sikret seg "Fair Play" pokalen.

gutta'n vant det som var å vinne, men som de selv ordla seg da de kom hjem igjen uten pokal: «For ikke å ta motet fra de andre fylkene, bestemte vi oss i år for å bli utslått i innledende runde». Og det ble de. Damalet derimot, hadde bestemt seg for noe helt annet, nemlig å hente hjem pokalen for "Fair Play". Og det gjorde de. Dette er den første pokalen damalet til Veiva noensinne har høstet i sin lange karriere som deltakere i Hallingkastet, og begivenheten må nedtegnese som en sjeldenhet i Veivas historie. Som en av dommerne så kjekt så det: «Dere er ikke så veldig pene (les: gode), men utrolig sjeldne». Så kunne alle reise hjem med innfridde forventninger. Resultatene fra innledende runder ble konfiskert av bedriftsidsrettsforbundets overvåkningskomité og undratt offentlighet.

Det kan nevnes at det i anledning 25-års jubileet for Hallingkastet ble oppfordret til at deltakerne stilte i

bonad på banteken. Veiva stilte med 3 bunadskleddede festedeltakere, hvorav Rolf Matti Reisenen var eneste bunadskleddede herre totalt, med sin Vargare-kofte. Enda en seier til Veiva.

Negativt av "Vegen og vi"

Det som derimot var en skam for alle deltakerne i fjorårets Hallingkast, var rapportasen i Vegen og vi nr. 5/96, der arrangementet blir fremstilt som en gedigen fyllefest. På oppfordring fra Buskerud vegkontor, arrangører av Hallingkastet, har Veiva sendt et lesertinnlegg/en kommentar til nevnte artikkel. Om det kommer på trykk, gjentar å se. Til tross for negativ omtale er Hallingkastet et arrangement som har vært så vellykket at det har latt seg gjøre å arrangere det for 25. gang. Og blir det flere i rekken, vil Veiva være der. Er du interessert i håndball og kunne tenke deg å være med på Hallingkastet-97, så ta kontakt med B.I.L. Veiva, enten du er funksjonær eller vegarbeider!!

Fra venstre: Nina Haugland, Rolf Matti Reisenen og Ellen Lindseth kledd til fest



Fylkesveg 77 settes i stand etter at stormen tok _av vegbanen på havet i en lengde på 40 meter.

Hva gjør vegvesenet i 1997?

Vegsjefen og alle vi andre kan nok tenke oss å gå løs på både store og kostbare oppgaver i løpet av et år. Det som avgjør både mulighet og begrensninger er budsjettet.

Tekst: Arnljot Hølder
Bilde: Frank K. Jensen

Hva har vi så å rutte med, og hva kan vi gjøre på vegene i Finnmark i 1997?

Tallenes tale er klar

Drift og vedlikehold
Riksveger:189,5 millioner
Fylkesveger:32,7 millioner

Anleggsdrift
Statlig bevilgning:68,8 millioner
Bompenger på Rv:189,5 millioner
Fylkesvegmidler:19,4 millioner

I tillegg kommer 42,8 millioner kroner til administrasjon.

Midler til drift og vedlikehold er betydelig redusert de siste årene. Den prosenten som går til vintervedlikehold er mange ganger større i Finnmark enn gjennomsnittet for Norge. Det betyr at innsparingen i praksis går ut over vegstandarden, som redusert dekkefornying m.m. Kostnadene for trafikklysnet (det gamle biltilsynet) dekkes i det vesentligste over administrasjonsbudsjettet. Her har ikke kuttene vært så merkbare.

Selv med de kuttene vi har hatt, vil ikke trafikanten merke så store forskjeller på kort sikt. Reflexen tar sikte på en mer utførlig beskrivelse av muligheter og problemer for trafikkavdelingen i et senere nummer.

Nedskjæringer

Ser vi så på anleggsbudsjettet, er følgende av mange års statlige nedskjæringer langt mer drastiske både for oss i vegvesenet og for omgivelsene. På mange måter kan det hevdes at FATIMA er «den store stygge ulven» som sluker det meste. Av bevilgninger på 68,8 mill. går 29,5 mill. til FATIMA. Selvsagt går hele

bompengepotten på 189,5 mill. til samme gode formål. Men her er det viktig å huske at dersom vi ikke hadde hatt FATIMA, hadde vi heller ikke fått bompengedelen.

Fatimaprojektet er omtalt et annet sted i denne utgaven av Reflexen, og vi skal derfor ikke gå mer inn på dette her.

Stallogargoflågen

Nykommeren er skredsikringsanlegget på Rv. 94 mellom Kvalsund og Hammerfest. Den første starten av tunnelen gjennom Stallogargoflågen får 20 mill. i år. Totalt er overslaget på 75 mill. Anlegget skal stå ferdig i 1999. Det kan bli problemer å få nok penger til full rasjonell drift i hele 1998. Det kan derfor være fornuftig å bare drive forskjæringer i år. Derved kan andre prosjekter «låne» resten av pengene og betale tilbake i 1998. Det synes både ønskelig og naturlig å drive dette anlegget i egen regi.

Andre oppgaver

Til gang- og sykkelveger har vi 4,2

mill. Dette går med til restarbeider i Porsanger (Lakselv) og Sør-Varanger (Hesseng - Bjørnevatt). Videre skal det bli oppstart i Båtsfjord for 2,7 mill.

Til posten trafikkikkerhetstiltak har vi 5,7 mill. De fordeles med 3,2 mill. til Kjøllefjord, 1,5 mill. til rundkjøring i Lakselv og 1,0 mill. til busslommer og diverse restarbeider.

Servicetiltak utgjør 2,5 mill. Det vil i korthet si at vi bygger 4 rasteplasser: Pikefoss, Eibyaldalen og Aidejavri ved Rv. 93 og Lahppjavri ved Rv. 92.

Fylkesvegbudsjettet

Det største fylkesveganlegget er utbedringer i Masi. Dette har pågått i flere år og mye gjenstår før vegen mellom Øvre og Nedre Masi har fått den standarden politikerne har vedtatt.

I Sørvar utføres vi rassing med å bygge snøskjerm. Ny og utvidet ferjekai på Gunnarnes fullfinansieres. To nye anlegg har fått penger i år, nemlig Russellutvegen og andel i rundkjøring ved Granshagen i Alta. For de to siste anleggene er det ikke ferdige planer, så det synes tvilsomt om det blir oppstart i år. Et helt spesielt prosjekt er vegen til flyplassen i Båtsfjord. Vegvesenet står for planarbeid og vegbygging. Luftfartsverket står for mye av finansiering.

Anleggsdrift

Som vi ser er det ingen stor anleggsdrift i Finnmark i år. Tegn tyder på at det heller ikke blir mer til neste år. Mange krefter har etterhvert reagert på den lave anleggsdriften. Politikerne, både i fylket, kommunene samt interessegrupper som maskin- og lastebilere er «kommet på banen» og fremmer krav om større bevilgninger.

Om det hjelper, gjenstår å se. I mellomtiden vil det uansett være vår oppgave å utføre de prosjektene vi har på beste måte. Vi har i alle fall sapsås å gjøre at vi kan dokumentere at vi er konkurransedyktige.



Lene B. Kvam og Pål Hansen trives som lærlinger i Statens vegvesen Finnmark.

Historiske lærlinger

Lene Ballo Kvam fra Vadsø og Pål Hansen fra Vestre Jakobselv er to heldige ungdommer. De er blant de første lærlingene i Norge innen kontorlag. Begge har fått lærlingeplass i ei tid da dette ikke er så lett.

Tekst og foto: Ken I. Friskillev

De to lærlingene holder til ved vegkontoret, og begge er godt fornøyd med opplegget så langt.

Til å være første gang det er tatt inn lærlinger i kontorlag, fungerer opplæringen bra, sier Lene Ballo Kvam og Pål Hansen.

På grunn av at dette var så nytt hadde jeg ikke så store forventninger, men jeg er positivt overrasket sier Pål.

Når Reflexen prøver å få de to kontorlærlingene til å trekke frem noe som ikke er fullt så godt, rister begge på hodet.

Det eneste negative må være lærlingelønnen, men på den andre siden så slipper vi jo å ta opp studielån og alt det der, sier Pål.

Opplæringsplan

De to lærlingene følger en opplæ-

ningsplan hvor det er beskrevet hva de skal gjennomgå i lærlingetiden. Etter hvert som de gjennomgår ulike felt blir dette loggført for senere å bli godkjent av yrkesopplæringsnemda når tiden er inne for å ta fagbrev.

Pål og Lene har så langt fått opplæring på blant annet sentralbordet og i økonomi.

Vi er i gang med tilsetningsaker, og det virker veldig interessant sier de to.

Ros

Du må skrive at vi er veldig godt fornøyd med våre faglige ledere, som henholdsvis er Johnny Michelsen og Rita Steen Rasvik, sier Lene og Pål.

Til å begynne med var det noe dødtid innstømmer de to lærlingene, men begge understreker at de nå har nok å gjøre den tiden de er på jobb.

Vanligvis er lærlingetiden på 2 år. Men på grunn av at både Lene og Pål har litt bedre bakgrunn enn det som er vanlig, har de fått satt ned lærlingetiden til 1,5 år.

I mai neste år er de ferdige med lærlingeperioden. De skal da ut for å kjempe om kontorjobbene på arbeidsmarkedet. Begge kan imidlertid tenke seg ei framtid i Statens vegvesen her i Finnmark.

Hvorfor likestillingsarbeid i Statens vegvesen?

Statens vegvesen Finnmark har i flere år hatt sitt likestillingsutvalg, og mange har sikkert spurt seg om hva som egentlig er hensikten med at vi i vår etat skal arbeide for likestilling mellom kjønnene.

Tekst: Per Ivar Harila,
Foto: Trine Stålesett

Nå må det nok understrekes at likestillingsarbeidet sannsynligvis ikke er det det har vært satsset mest på, og det er nok ikke brukt særlig store ressurser i dette arbeidet. Det er selvfølgelig heller ikke meningen at det kun skal være likestillingsutvalget som skal tenke likestilling, men det er nok det som i hovedsak er skjedd til nå. Dersom vi skal kunne høste resultater av vårt likestillingsarbeid, er vi nødt til å forankre dette arbeidet i linjeorganisasjonen. Det må være en naturlig del av hverdagen, spesielt for lederne, å tenke likestilling.

Likestillingsutvalgets rolle
Når det er sagt så har vi likevel et likestillingsutvalg. Utvalgets rolle skal være å bidra med å legge til rette for at likestillingsarbeidet utøves i linjen. Utvalget skal kunne gi råd og være en pådriver. I tillegg er de av vegsjefen tillagt myndighet til drive oppløpning.

Likestillingsutvalget ble nedsatt i februar i fjor, og er oppnevnt med representanter fra ledelsen og fagorganisasjonene. Den viktigste oppgaven så langt har vært å gjøre ferdig arbeidet med handlingsprogram for likestillingsarbeidet. Denne jobben er nå avsluttet for inneværende periode.

«Kvinnekurs»

I forordet til handlingsprogrammet kommer vegsjefen inn på problema-



Vil kvinner gjøre en utradisjonell karriere i Statens vegvesen? (illustrasjon)

tikken omkring hensikten med likestillingsarbeidet i etaten. Etaten driver likestillingsarbeid for å få flere kvinner i lederstillinger, og faglige stillinger som tradisjonelt er svært manndominerte. Dette vil medføre at etaten kan gjøre en enda bedre jobb enn i dag.

I handlingsprogrammet er det lagt vekt på to måter å jobbe på. Den ene innfallsvinkelen er naturligvis å tenke likestilling ved nyrekruttering til etaten. Det er imidlertid vel så viktig å finne tak i de kvinnene i etaten som har de rette forutsetningene for å gjøre en utradisjonell karriere. Slike kvinner finnes det helt sikkert, og det er nå under planlegging et «kvinnekurs»

internt i vegvesenet. Hensikten med kurset er å motivere kvinner for en videre karriere, og samtidig få kartlagt hvilke jenter som virkelig har ambisjoner i denne sammenheng, noe som er svært viktig.

Det er derfor å håpe at mange av de kvinnelige ansatte viser interesse for kurset. Nærmere informasjon kommer ut senere i år. Kurset er det første initiativ i likestillingsarbeidet som skal settes ut i livet. Likestillingsutvalget har forhåpninger om at dette skal kunne bære frukter på lengere sikt.

Alt avhengig av at vi har «de rette jentene» i etaten, og det blir derfor svært spennende å se hvor mange som tar utfordringen.

Likestillingsutvalgets sammensetning:

Per Ivar Harila	leder	ledelsens representant
Rita Seipjuarvi	sekretær	ELF's representant
Linda Heikkilä		NAF's representant
Torbjørn Mortensen		AF's representant
Nina Haugland		NAF
Ellen Marie Store	vararepr.	



Under opprydding i redaksjonen kom vi over dette gamle bildet. Det kan se ut som om bildet er tatt ved Tana lura like etter krigen.

Bjørkli, Nr. 2 og 3 fra høyre kan være henholdsvis Olav B. Torp og Inge Torvik (senere vegsjef i Møre & Romsdal). Men sikker er vi ikke. Mener du at du kan bidra med opplysninger om bildet, så kontakt redaksjonen.

Et lys i mørketida

13. desember i fjor ljomet Lucia-sangen gjennom korridorene på vegkontoret. Før vi fikk se hvem som sto bak den vakre sangen, var det mange som trodde det var barnehagebarn som var kommet på besøk. Når lyden kom nærmere hørte vi imidlertid at sangene ble fremført på italiensk og at stemmene tilhørte to som nok var over barnehagealderen. Hvem andre enn Nina og Astrid kunne det være, tenkte mange av oss. Og den antakelsen var riktig. De to freske jentene hadde bakt Lussekatter til sent på kvelden dagen før slik at alle på vegkontoret skulle få en smak av baksten og litt julestemning.

(Foto Bjørn Eriksen).



HOVEDVERNEOMBUDET: DIN STØTTESPILLER



Thorbjørn Mortensen utenfor vegkontoret klar for en av sine mange tjenesteretter.

- Hver eneste dag er en utfordring, og det oppstår hele tiden nye ting å ta fatt i. Å arbeide med helse, miljø og sikkerhet (HMS) gir ikke resultater på kort sikt. Det er først på lang sikt at man vil se at dette arbeidet lønner seg, sier hovedverneombud Thorbjørn Mortensen.

Som hovedverneombud skal Mortensen først og fremst være en støtte-spiller for verneombudene i etaten. Kontakten med verneombudene er viktig, og denne kontakten skal prioriteres i det året vi er inne i lover Mortensen.

Ombud for alle ansatte

Selv om jeg er valgt til hovedverneombud av de fagorganiserte i Norsk Arbeidsmandsforbund (NAF) er jeg ombud for samtlige ansatte i etaten, fra vegsjef og ned. Dette betyr at jeg representerer den enkelte arbeidstaker i saker som berører den ansatte i forhold til arbeidsmiljø, sier Thorbjørn Mortensen. Han har i en periode erfart at ikke alle har vært klar over dette.

- Noen har trodd at jeg bare var hovedverneombud for de som var organisert i NAF. Hvorfor det har blitt slik vet jeg ikke, men kanskje har jeg ikke vært flink nok til å markedsføre meg.

Hovedverneombudet samarbeider nært med verneetaten. Gjennom dette samarbeidet får han ta del i en rekke prosjekter omkring HMS-arbeidet i Statens vegvesen.

Sykefravær

Vegsjefen har bestemt at arbeidet med å redusere sykefraværet skal prioriteres. Målet er at sykefraværet ikke skal overstige 4,6 % i etaten i 1997. Det er viktig at avdelingene i vegvesenet som har et lavere sykefravær ikke lar dette bli en sovepute, men fortsatt arbeider aktivt med å få redusert sykefraværet.

I forbindelse med dette er det satt igang et samarbeidsprosjekt mellom arbeidsveivestene i Finnmark, Trafikkdistrikt øst og Trafikkavdelinga ved vegkontoret. I tillegg er produksjonsavdelinga område vest også igang med dette arbeidet.

Det ble i 1996 opprettet et Attføringsutvalg som et underutvalg av AMU. Her sitter hovedverneombudet som de ansattes representant. Thorbjørn mener det er viktig å ta vare på de medarbeiderne som har et helseproblem og sørge for at de har et meningsfylt arbeid.

Mellommenneskelige forhold

Selv om attføringsarbeidet er viktig må innsatsen innen det psykososiale arbeidsmiljøet styrkes. Konflikter på arbeidsplassen er et vanskelig tema. Derfor er det viktig å klare å synliggjøre problemene på et tidlig stadium, mener hovedverneombudet.

Mortensen tror mange er redd å ta opp konflikter av frykt for å bli utsett av ledere og arbeidskollegaer.

- Dette gjør at de holder problemet for seg selv. En dag rakner det, kanskje på grunn av en bagatell og vi er opp i en situasjon som kunne vært avverget gjennom tidlig handling.

Hovedverneombud Thorbjørn Mortensen mener at det i dag ikke gode nok rutiner for dette arbeidet.

- Vi må snakke med hverandre og ikke om hverandre. På denne måten kan vi alle bidra til et ennå bedre arbeidsmiljø. Både ledere og ansatte har et ansvar for det psykososiale arbeidsmiljøet, og Mortensen oppfordrer de ansatte til å ta opp denne typen problemer i medarbeidersamtalene.

Han mener vi må huske at mennesket er vår viktigste ressurs og at en ressurs er en kilde vi kan øse av. Derfor er det viktig at forholdene blir lagt til rette slik at vi som medarbeidere får nye utfordringer.

Personlig kontakt

Hovedverneombudet tilbringer mye tid i bilen og ute på arbeidsplassene i fylket i forbindelse med jobben hvert eneste år. De mange reise-dagene går med for å holde kontakten med alle delene av fylket.

- Den personlige kontakten med de ansatte i vegvesenet er viktig mener han.

Thorbjørn Mortensen har vært hovedverne-

ombud i Statens vegvesen Finnmark siden mars 1992. Han kommer fra produksjon og den gamle driftsavdelingen. Mortensen har utgangspunkt ved Kirkenes vegstasjon, men mye av tiden tilbringes på vegkontoret i Vadsø og på tjenesteretter rundt om i fylket.

AKTIVITETS-PROGRAM

Ønsker du å føle deg frisk og opplagt? Har du tro på at trim kan gi deg økt velvære? Synes du likevel at det er vanskelig å komme i gang?

Her finner du enkle tips og råd om allsidig trim som vi håper gir ideer som passer deg.



Dette aktivitetsprogrammet er utarbeidet av NORGES IDRETTSFORBUND i samarbeid med: Den norske lægeförening Norsk bedriftslegeforening Norske Fysioterapeuters Forbund Norges Bedriftsretttsforbund

Aktivitetsprogram

Aktivitetsprogrammet som er vedlagt denne utgaven av Reflexen gir deg enkle tips og råd om allsidig trim som vi håper gir ideer som passer deg.

Tips Reflexen:
Telefon 78 95 01 04 eller 78 95 01 26

Vernelederen

Bedriftshelsetjenesten endres?

Statens vegvesen Finnmark har sagt opp samtlige avtaler med bedriftshelsetjenesten (BHT) fra 1. januar 1997, og vurderer nå en ny tilkynningsform til BHT.

Tekst: Dag Sommer

Det formelle grunnlaget for bruk av verne- og helsepersonell er endret. Videre er det fra ulike arbeidsplasser uttrykt ønske om en endring av tilbudene fra BHT. Det kan også synes som en har fått lite igjen for de ressursene etaten bruker på BHT.

Fem ordninger

Statens vegvesen Finnmark er i dag tilknyttet fem regionale ordninger: Vadsø (VFB), Kirkenes (Sør-Varanger BHT), Karasjøk (KFB), Hammerfest (HFB) og Alta (AFB).

Dersom en ser på vår tilkynningsform til bedriftshelsetjenesten, så er denne tuftet på at vi i grove trekk betaler en fast medlemskontingent pr. ansatt (utgjør ca kr 1.000,-). For dette utfører bedriftshelsetjenesten tjenester etter Arbeidsmiljøloven. Det er ikke spesifisert i vedtektene fra BHT i hvor stor grad en skal utføre tjenester som er kvantifisert opp mot medlemskontingenten. Dette har medført at vi utarbeider samarbeidsavtaler/årspalner mellom berørte arbeidsplasser og de ulike bedriftshelsetjenester. Gjennom dette ønsker vi å få en tjeneste som er tilpasset behovene til de ansatte og vår ressursbruk overfor BHT.

En halv million

Ser en på vår erfaring med samarbeidsavtaler/årspalner og det etaten har oppnådd innen måloppnåelse, kan det synes som om vi har fått lite igjen for år for å oppfylle kravet om tilknytning til BHT. I enkelte tilfeller har en sett at partene ikke har lagt nødvendig energi i å oppfylle inngåtte avtaler.

På bakgrunn av dette har AMU nedsatt en arbeidsgruppe. Gruppen har fått i oppdrag å arbeide fram et forslag til ny tilkynningsform mellom etaten og BHT fra og med 1. januar 1998.

Fram til sommeren '97 er det viktig å få fram ideer fra samtlige ansatte om hvilke tjenester en ser for seg at vi skal samarbeide med BHT om i tiden framover.

Planlegging

Verne- og helsepersonals oppgaver er knyttet til forskrifter fra Arbeidstilsynet. En grenseopp-gang/arbeidsdeling mellom verne- og helsepersonale (BHT) vil måtte sees i forhold til vår organisasjonsstruktur. Vernelederen er tillagt opp-gaver som langsiktig planlegging av HMS arbeid samt koordinering, kontroll og oppfølging. Herunder skal vernelederen bl.a. drive saksbehandling for AMU, sekretær for AKAN, internkontroll, kvalitetsrevisjoner HMS og koordinere HMS-arbeidet på tvers av avdelingene samt overfor de berørte helsetjenestene.

Oppfølging av vegsjefens kontrakt med Vegdirektoratets samt de

oppgavene som allerede er nevnt, kan sees på som delmål for gjennomføring av vegsjefens policy for HMS-arbeidet i etaten.

Vernelederen skal legge fram et forslag til hvilke oppgaver som bør prioriteres med BHT. Her er det viktig å ta utgangspunkt i de ansattes meninger. De arbeidsoppgavene som det vil være naturlig å bruke helsepersonell til i etaten, har sin forankring i Arbeidstilsynets forskrift for å verne- og helsepersonell. De viktigste oppgavene vil være:

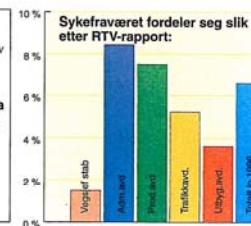
- Fremme forslag og arbeide med forebyggende tiltak. Overvåking, kontroll og oppfølging av arbeidstakerens helse i forhold til arbeidssituasjonen.
- Bistå med å tilpasse arbeidet for den enkelte arbeidstaker.
- Tilby helsekontroll til de ansatte
- Bistå med yrkeshygieniske målinger.
- Bistå med bedriftsinternt attføringsarbeid
- Bistå med individuelle AKAN-oppllegg

Utover dette kommer forhold som kan berøre enkelt ansatte og deres forhold til kollegaer.

Skadestatistikk
I 1996 er det innrapportert 11 arbeidsulykker hvor 8 av disse har gått framover på en dag eller mer.

Tapte arbeidsdager pga arbeidsulykker i etaten

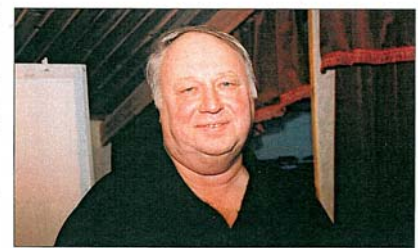
Vegsjef stab:	0
Administrasjon:	0
Trafikk:	0
Utbygging:	0
Produksjon:	143
Totalt:	143



Satser på bedriftsinternt attføringsarbeid

Til sommeren tar vegvesenet i Finnmark i bruk nye prosedyrer og saksgang for bedriftsinternt attføringsarbeid. Dette skal være med på å forebygge skader, og på sikt få ned sykefraværet i etaten. Det som er nytt med prosedyrene som skal innføres er rutine ved sykefravær, og oppfølging av de sykemeldte.

Tekst og foto: Ken I. Friskilås



Hovedtillitsvalgt for Norsk Arbeidsmandsforbund, Odd Olsen.

Arbeidsgiver har hovedansvar

Det er arbeidsgiver som disponerer de ressursene som må til for å forbedre arbeidsmiljøet. I følge arbeidsmiljøloven skal arbeidsgiver organisere og tilrettelegge arbeidet under hensyn til den enkelte arbeidstakers alder, kyndighet, arbeidsveie og øvrige forutsetninger.

- Dette innebærer at arbeidsgiver skal tilrettelegge arbeidet til den enkelte uavhengig av årsaken til behovet for tilrettelegging skyldes arbeidsstedet eller private årsaker. Det sier leder av attføringsutvalget, Tore Johansen.

Arbeidstakers plikter

Også arbeidstakeren skal medvirke til å sikre et godt arbeidsmiljø. De har plikt til å samarbeide med arbeidsgiver om arbeidsmiljø- og sikkerhetstiltak. Arbeidsmiljøloven slår videre fast at arbeidstakere som blir skadet i arbeidet eller pådrar seg sykdom

de ansatte som sykemeldes, sier prosjektansvarlig Leif Nystrom ved trafikkavdelingen på vegkontoret.

Også i produksjonsområde vest i Alta er man i gang med å prøve ut de nye prosedyrene. Bakgrunnen til at vi valgte å prøve ut prosedyrene og saksgangen på produksjon i Alta er at de ligger på gjennomsnittet av fravær i fylket sett under ett, sier Tore Johansen. Arbeidstakerne i Alta har vært positive til prosjektet, og vi var avhengige av at de ansatte ville være med før vi startet prøveprosjektet, sier han.

Positive erfaringer
Ved trafikkdistrikt øst og trafikkavdelingen ved vegkontoret har man tid kjørt et prosjekt innen bedriftsinternt attføring.

- Riktig nok så har vi et lavt sykefravær fra før av, men da vi ble spurt om å prøve ut dette prosjektet valgte vi å si ja. Da vi introduserte prosjektet var det noen som hadde motforestillinger, men etter hvert føler nok de fleste at dette ikke er noen overvåking fra ledelsens side men et forsøk på å vise omsorg for

de ansatte som sykemeldes, sier prosjektansvarlig Leif Nystrom ved trafikkavdelingen på vegkontoret.

Også i produksjonsområde vest i Alta er man i gang med å prøve ut de nye prosedyrene. Bakgrunnen til at vi valgte å prøve ut prosedyrene og saksgangen på produksjon i Alta er at de ligger på gjennomsnittet av fravær i fylket sett under ett, sier Tore Johansen. Arbeidstakerne i Alta har vært positive til prosjektet, og vi var avhengige av at de ansatte ville være med før vi startet prøveprosjektet, sier han.

Positiv satsning

Hovedtillitsvalgt for Norsk Arbeidsmandsforbund, Odd Olsen, er positiv til at Statens vegvesen i Finnmark nå satser på bedriftsinternt attføringsarbeid.

- Det er positivt at vegvesenet vil ta kontakt med de sykemeldte. Men etaten må på sikt se på om det skal brukes penger for å få folk i arbeid igjen. Å gi sykemeldte nye oppgaver for å få dem i arbeid igjen må være en viktig oppgave, mener Olsen.

Når en ansatt blir sykemeldt

Nedenfor er et utdrag av normalprosedyren i forhold til sykemeldingssaker beskrevet. En bedriftsintern atferingssak kan også gå direkte til atferingsutvalget, men det er en variant som passer kun i de færreste sakene. Prosedyren skal derfor søkes gjennomført. Redaksjonen presiserer at dette er et utdrag, og at retningslinjene er å finne i heftet "Retningslinjer for atferingsarbeidet i Statens vegvesen Finnmark".

Dag 0/1

Arbeidstaker er pliktig til å melde fra til nærmeste leder ved første sykemeldingsdag. I denne samtalen skal det opplyses om sykefraværets sannsynlige varighet.

Inntil 2 uker

Innen 2 uker fra sykemeldingsdatoen skal nærmeste leder ta kontakt med den sykemeldte. Det presiseres at denne kontakten ikke er en kontroll av at folk virkelig er syke, men snarere en hyggelig samtale. I tillegg må en på dette tidspunkt prøve å få vite sykefraværets antatte varighet, samt å forhøre seg om det er forhold på arbeidsplassen som er årsak til sykefraværet, eller om det vil være aktuelt med noen form for tilrettelegging på arbeidsplassen.

2 - 4 uker

Innenfor perioden 2-4 uker etter sykemeldingens startdato skal vedkommende leder ha gjennomført en oppfølgingssamtale med den syke-



melde. Til denne samtalen kan den sykemeldte ha med seg verneombud eller tillitsvalgt. Det bør presiseres at det er en frivillig sak om den sykemeldte vil gi opplysninger om sykdom/helseplager. Samtalen skal gi grunnlag for å vurdere løsninger for den sykemeldte i avdelingen.

Inntil 8 uker

Dersom det ikke finnes en løsning lokalt ved avdelingen, skal saken sendes atferingsutvalget (AFU). AFU sitter med oversikt over hele organisasjonen i forhold til stillinger, ulike arbeidsoppgaver osv.

Leder på neste nivå, eventuelt sammen med den sykemeldte og den sykemeldtes leder må vurdere eventuelle tiltak. Blant mulige tiltak her kan være tilrettelegging i stil-

ling ved annen avdeling og omplassering til ny stilling ved annen avdeling. AFU vil her være en naturlig samarbeipartner/rådgiver, forsløvst som det her også kan være aktuelt å utløse økonomiske virkemidler som f.eks. innkjøp av hjelpemidler.

Statens vegvesen skal etter 8 ukers sykemelding rapportere inn til trygdekortet. Rapporteringen skal vise hvilke bedriftsinterne atferings tiltak som er forsøkt igangsatt og hva planen er framover. Innen trygdekortet kan fatte 12-ukersvedtak skal denne konkrete handlingsplanen foreligge.

Kilde: "Retningslinjer for atferingsarbeidet Statens vegvesen Finnmark".

Kvalitetsplaner

Kvalitetssystemet hos oss skal gjelde for utførelsen samt for forhold som mer indirekte påvirker produksjonsresultatet. Dette kan være arbeidsdeling, ansvar og myndighet, rapportering, arbeidsform og ledelse. Videre skal en bygge på lover, forskrifter, retningslinjer, normaler, veiledninger og rundskriv.

Tekst: Dag Sommer

Det samlede kvalitetssystemet skal også inkludere helse, miljø og sikkerhet (HMS).

I Statens vegvesen Finnmark har vi fulgt opp dette ved at vi har utarbeidet et internkontrollsystem for HMS.

Internkontrollsystemet vårt er et godt verktøy for utarbeidelse av kvalitetsplaner, men det kreves at det ajourføres og videreutvikles slik at det er i overensstemmelse med gjeldende krav, bestemmelser etc.

Positive holdninger

I vegvesjens mål for HMS-arbeidet i etaten for 1997 pekes det på at kvalitetsplaner som utarbeides for de enkelte jobber (prosjekt) skal integreres med kvalitetsplan for HMS.

Denne jobben er allerede kommet langt i fylket, takket være positive holdninger fra arbeidstakere og ledere. Det er også fra sentralt hold (VDR) gjort en god innsats i så høende, ved at en har utarbeidet maler for HMS-kvalitetsplaner.

Utfordringen framover blir å systematisere arbeidet med kvalitetsplaner for HMS slik at en også

fanger opp de prosedyrene som naturlig skal være lagt inn i kvalitetsplanene som produseres i fylket.

Målet er at det skal utarbeides HMS-kvalitetsplan for hvert prosjekt fra utbygging og trafikk. Hensikten er å sikre en prosjektgjennomføring i tråd med planer, forskrifter, normaler og retningslinjer. Det er også et mål at de enkelte seksjoner på vegkontoret utarbeider sine kvalitetsplaner for HMS-arbeidet.

Kvalitetsplanen letter gjennomføringen av eget arbeid og bedrer vår mulighet til å styre kvaliteten.

Sykefraværet skal ned

Vegsjefen har bestemt at arbeidet med å redusere sykefraværet i etaten skal prioriteres. Målet er at sykefraværet ikke skal overstige 4,6 % her i fylket. For å få til dette satses det på flere tiltak.

Kvalitetsplaner

Det skal utarbeides kvalitetsplaner for de enkelte prosjekt og disse skal integreres med kvalitetsplanen for HMS.

Kvalitetsplanen for de enkelte jobber skal bl.a. inneholde nødvendige prosedyrer og eventuelle risikoforhold forbundet med jobben. Hensikten med å frembringe denne dokumentasjonen skal være å sikre myndighetenes adgang til de vurderinger og overveielser som har funnet sted hos oss i HMS sammenheng.

Arbeids- og nestenulykker

Det samlede antall registrerte/innmeldte skader i 1996

var 16. Dette er også gjennomsnittet for de fem siste årene. En studie av forholdstall viser at for hver alvorlig personskad finnes det 600 ulykkestilfeller eller nestenulykker, 30 underliggende materielle skader og 10 mindre personskader med behov for førstehjelp.

På bakgrunn av dette skal Statens vegvesen i Finnmark arbeide for å få registrert de nestenulykker som forekommer.

Overtid

Bruken av overtid skal ikke overskride 90 % av lovlig overtid. Utvidet bruk av overtid skal i følge vegsjefens HMS-mål for 1997 kun forekomme når en ikke kan avhjelpe dette med ordinær bemanning.

Arbeid som utføres til forskjellige tider på døgnet skal beskrives i en arbeidsplan. Det skal tas spesielt hensyn til arbeidstakernes helse og sikkerhet ved utarbeidelse av planen, og den skal være oppslutt på arbeidsstedet.

Fatimaprojektet 5. driftsår igang!

Da statsråd Kjell Opseth satte spaden i Kåfjords frodige lyngmark høsten '93 og fram til utgangen av 1996, har Fatimaprojektet kostet nesten 371 millioner kroner. Mange av disse millionene er brukt til å kjøpe tjenester fra lokalsamfunnet. Dessuten går noen kroner til byens utelivs-etablissementer når slitne tunneldrivere tar helg. Enda gjenstår det å bruke 395 millioner kroner om den justerte prislappen holder. For Nordkapp og Finnmarks næringsliv er Fatimaprojektet fortsatt et enormt potensiale.

Tekst og bilde: Bernt-Aksel Jensen

Hva er forbrukt:

Pr. 1996 = 370,781 mill. kr.
Fordeling:
• Felleskostnader 3,4 mill.
• Kåfjord - Vesterpollen 51,3 mill.
• Nordkapp-tunnelen 149,7 mill.
• Veidnes - Alfbaklia 44,5 mill.
• Kobbolet bru 35,4 mill.
• Honningsvåg-tunnelen 70,4 mill.
• Kobbolet - Storbukt 15,8 mill.

Hva skjedde i 1996?

220 mill. kr. ble brukt på prosjektet. Nordkapp-tunnelen og Honningsvåg-tunnelen er de største postene med henholdsvis 83 millioner og 66 mill. kr. Til Kobbolet bru gikk det med 34 mill. kr. og vegarbeidet fra Kobbolet rundt Sarnesfjorden til Alfbaklia kostet ca. 22 mill. kr.

Hva fikk vi for pengene?

Vegbygging: Vegen fra Kåfjord til Vesterpollen er i god kjørbare stand og klar for asfaltering. Skråningene

langs vegen er pusset og blir fine grøntarealer. Også arbeidet med vegen fra Honningsvåg-tunnelen til E69 ved fergeteiet er godt i gang. Mesteparten av spregningsarbeidene er ferdig. Skjæringen gjennom "Floerhaugen" er også ferdig og vegen er godt kjørbare. Det er gjort en større omlegging av veg, nedkjøring, el- og telekabler, samt vann og avløpsledninger i området Vannverksvegen.

Tunnelbygging: Nordkapp-tunnelen var ved årsskiftet 4385 meter lang. Honningsvåg-tunnelen er drevet 2820 meter. Dessuten kommer arbeidet med "Ole-tunnelen" mellom Ole Amtsavika og Studentervika på 140 meter.

Når det gjelder brubyggingen er arbeidene med å grave ut plass og støpe plattformer på havbunnen for fundamentene til Kobbolet bru utført. Brua over Kåfjordelva er kjørbare. I tillegg er forarbeidet til bru over Kjelkevikk og Sarnespollen i full gang.

Status pr. uke 10

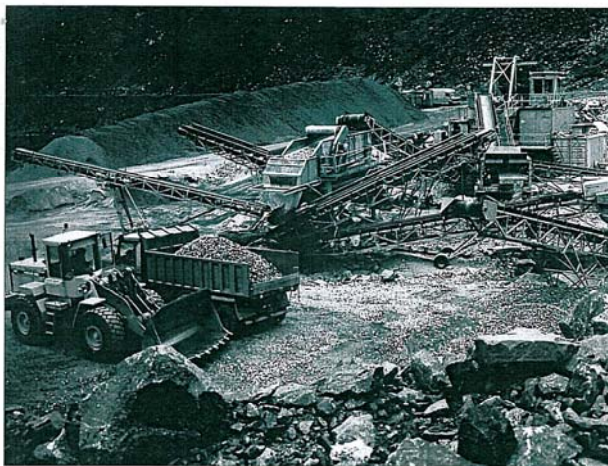
Spørsmålet som stadig stilles er hvor langt arbeidet med tunnelene er kommet. I dag er det to tunneler under drift. Tunnelene drives fra begge sider, og har dermed fire "stuffer" (steder hvor arbeidet pågår).

Ved årsskiftet var den undersjøiske delen av Nordkapp-tunnelen kommet til stoff Vesterpollen (3567 meter). Fjellkvaliteten er så dårlig at den krever full utstøping for å sikre mot utrasing.

På stoff Veidnes var inndrifta 817 meter. Her har det også vært nødvendig med full utstøping.

-Sjøvann på stoffen!

Pr. uke 10 er inndrifta på Vesterpollen som sagt kommet ca 3700 meter. Det foregår full utstøping på stoffen. I en periode ble en såkalt "roadheader" prøvd ut. Dette er en maskin med spesialutstyr som skulle være mer skånsom på fjelloverflata ved rensking og gi mindre



Tunnelsteinen som kommer ut av Honningsvåg-tunnelen. Kobboletstasjonen, er gull verdt. Bergarten, som er gabbro, knuses på dette verket og blir til overbyggingmateriale på de nye vegene i Nordkapp- og kantske andre kommuner

utrasing. Maskinen var nok ikke helt egnet for forholdene.

På Veidnes passerte stoffen 1000 meter fredag 7. mars.
- Vi har endelig fått sjøvann på stoffen, og dermed kan også vi påstå at vi driver en undersjøisk tunnel, forteller kontrollingenør Høgne Hansen på Veidnes-stoffen.

Totalt er Nordkapp-tunnelen drevet 4700 av totalt 6800 meter. Arbeidet med Honningsvåg-tunnelen - landtunnelen - har gått ganske greit hele tiden.

På stoff Alfbaklia - som drives av entreprenøren MIKA - var inndrifta ved årsskiftet 850 meter. Arbeidet har gått uten spesielle problemer, men med noe mer sikringsomfang enn først antatt.

Stoff Kobbolet - som drives av Statens vegvesen var inndrifta ved årsskiftet 1970 meter. Fjellet har ikke bydd på spesielle problemer.

Hva gjenstår i arbeid/forbruk i -97?

Planlagt forbruk i 1997 er 221,5 millioner kroner. De største postene blir:

- Nordkapp-tunnelen 93,5 mill.
- Veidnes - Alfbaklia 29,4 mill.
- Kobbolet bru 34,2 mill.
- Honningsvåg tunnelen 58,5 mill.

Staten skal etter å ha trekt fra overforbruket i fjor betale ca. 30

millioner av dette. Nordkapp Bompengeselskap ca. 190 millioner kroner.

Når det gjelder vegbygging er arbeidet mellom Kåfjord og Vesterpollen nesten ferdig. Vegen mellom Langstranda og Alfbaklia gøres ikke ferdig i år, men er kjørbare som anleggsveg. Vegen mellom Kobbolet og Storbukt ferdiggjøres med topp underbygging.

Når det gjelder Nordkapp-tunnelen så pågår arbeidet ved begge stoffene og det gjenstår 2100 av ca. 6800 meter. AS Veidekke som jobber her har problematisk fjell på begge stoffet. På Honningsvåg-tunnelen venter MIKA og vegvesenet gjennomslag til våren. I høst vil det bli oppstart av kompletteringsarbeid. Korttunnelen vil bli ferdigstilt i år.

Når det gjelder Kobbolet bru har Selmer startet opp arbeidet med tilrigging i Sarnespollen. Der skal støp-



Stuffen på Alfbakka gnager seg sakte men sikkert mot Honningsvåg. Mannskapet på MIKA passerte 1200 meters inndrift i uke 10.



En ørliten pust i bakken. Her er Statens vegvesens kontrollingenører sammen med driverne til MIKA inne på 1000 meters merket. Som vanlig ble milepepen markert med kake og brus på stuff.

**Tips
Reflexen:**
Telefon 78 95 01 08
eller 78 95 01 26

ping av senkekassene til brua foregår. Senkekassene blir opp til 37 meter høye og forankres på havbunnen. Disse skal sløpes til Langstranda/Veidnes. Selve ståldelelen av brua blir ikke montert i år.

Nok et hektisk år

Også 1997 blir et hektisk år for Fatimaprojektet. De største utfordringene ligger i arbeidet med den undersjøiske tunnelen. Usikkerheten har rådet - og råder - om de nåværende fjellforhold vedvarer. Selv om både Statens vegvesen og Veidekke har hatt en rekke eksperter innen geologi på besøk har ingen med 100 prosent sikkerhet kunne fastslå at - "slik er fjellforholdene."

Å forutsi geologien i resten av den undersjøiske tunnelen innebærer stor innsikt. Mange forhold har påvirket jordens overflate og havbunn gjennom millioner av år. Å vite eksakt hvordan fjell og berg vil oppføre seg når det sprenges og bygges en tunnel gjennom fjellet, er det ingen som kan slå fast. Det er det eneste sikre som kan sies.

På grunn av de varierende forhold klarer man ikke å holde den planlagte inndrift. I teorien var inndriften beregnet til mellom 50 og 55 meter pr. stuff i uken. Resultatet de siste ukene med støping på begge stoffene i Nordkapp-tunnelen, varierer fra 15 til 30 meter pr. stuff i uken. På spøk sies at en god geolog like godt kan bli teolog. Begge er sterke i trua!

19. februar ble en av årets milepeper nådd. Fra stuff Veidnes av den undersjøiske tunnelen ble strandlinja passert. Oppstart av støpearbeidet til senkekassene for brua vil være neste milepel. Men den virkelig store milepepen blir gjennomslaget på Honningsvåg-tunnelen. Går det som driverne håper vil dette skje i slutten av mai.

Nyleiren på Aronnes



Nyleiren en januaridag 1997.



Jan Iver Kristensen, Johan Bueng og Arnt Eriksen, tre av de som har jobbet med å reise Nyleiren.



Nyleiren på Aronnes har en god standard. Leiren som tidligere sto i Langfjorden har 23 rom og 2 leiligheter fordelt på 10 etasjer. I tillegg har leiren fellesrom. På bildet vises en del av stuen i 2. etasje.



Fakta om Zambia

Zambia er en republikk i Sør-Afrika, mellom Zaire og Zimbabwe. Landet har ca. 8,5 mill. innbyggere og den gjennomsnittlige levealder er 45 år.

Offisielt språk er engelsk. Landet var bosatt av bantufolk da britiske interesser under ledelse av Cecil Rhodes trengte inn i 1890-årene. Det britiske Sør-Afrika-kompani administrerte området til 1924, da det ble et britisk protektorat (Nord-Rodesia). I perioden 1953 - 63 var landet del av Den sentralafrikanske føderasjon. I 1964 ble landet selvstendig under navnet Zambia.

Zambia består hovedsakelig av et høyplatå som ligger på mellom 1000 og 1500 m.o.h., og preges av småkupert savanne. Landet gjennomskjæres av Zambezi og dens bielver.

Zambias økonomi er helt avhengig av kobberutvinning (kobber utgjør ca. 85 % av eksportverdien). De toneangivende stammer er bosatt i det såkalte kobberbeltet, hvor det også utvinnes kobolt, bly og sink. Mye vannkraft, små kullforekomster. Det svakt utviklede jordbruket sysseissetter 69% av befolkningen. Avlingene av mais, hirse og maniot dekker på langt nær befolkningens behov.

Fra Langfjorden til Lake Tanganyika

- Et leserbrev fra det indre av Afrika

Som Reflexens lesere er informert om har undertegnede for lengst forflyttet seg fra anleggsliv i Langfjorden til vedlikeholdsdrift i det indre av Afrika.

Tekst og foto: Per B. Johnsen

Jeg dro sørover i oktober -95, på en 2-års kontrakt for NORAD. Etter å ha vært her litt over ett år, er det kanskje på tide å dele noen inntrykk med vegfolk i Finnmark. Jeg jobber i Zambia, et land som ligger sør for ekvator, midt inne i Afrika. Landet er på størrelse med Norge, har nesten 10 mill. innbyggere og er en av de største mottakere av norsk bistand. Gruvedrift har vært viktigste næringsvei, men fallende kobberpriser har redusert betydningen.

Kasama

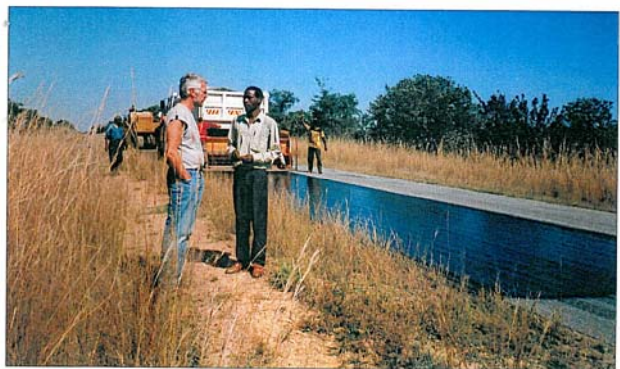
Jeg er plassert i Northern Province, i administrasjonssenteret Kasama. Innbyggertallet er ca. 30000, men

tilbudene i byen kan kanskje sammenlignes med et norsk tettsted. NORAD har forsvirv vært sterkt inne i dette distriktet tidligere. På det meste har det vært 25 ansatte, idag er vi bare 4. Det er nesten 90 mil fra hovedstaden Lusaka og hit opp. Vegen er for tida i god stand, så turen gjøres greit på 9 timer. Fra Kasama er det så 20 mil opp til Lake Tanganyika og grensa til Zaire på vestsiden og Tanzania på østsiden av sjøen.

For dem som husker sin geografi, så er Lake Tanganyika verdens lengste (670 km) og verdens nest dypeste (1395 m) innsjø. Bunnen ligger 642 m under havnivå. Fra historiebøkene husker alle «Dr. Livingstone, I presume!» Stanley møtte Livingstone i 1871 i Ujiji på østsiden av Lake Tanganyika. Livingstone døde forresten ikke så langt fra Kasama, mens han, ute av kurs, lette etter Nilens kilder. Her ligger hjertet begravd, mens det tørkede liket ble båret ut til østkysten og fraktet med båt til England, en reise som tok over ett år. Av nyere hendelser så ble de siste skuddene i



Når man bygger vei i Zambia må man være selvhjulpne på alle områder. Et eget knuseverk må til for å produsere den grusen som er nødvendig, og verket var derfor det første som sto klart når velbyggingen startet.



Per B. Johnsen i samtale med en lokal representant mens det Zambiske vegvesenet arbeider i bakgrunnen.

1. verdenskrig avlyrt like sør for Kasama. Den tyske general Von Lettow Vorbeck overga seg til engelskmennene 14. november 1918. Så dette området i Afrika har en fasinerende historie, som det er interessant å sette seg inn i.

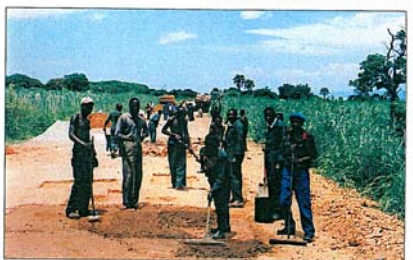
Som norsk ingeniør i det Zambiske vegvesenet er det også en del å oppleve. Hovedvegssystemet i Zambia er finansiert og bygd av ulike givreland på 60- og 70-tallet. Her i nordprovinser har særlig Canada og Kina vært aktive innen vegbygging. Vegstandarden var meget god i sementstabilisert bærelag, asfalddekke og en kurvatur som gjør vegen over Finnmarksvidda krokete. Trafikken er liten. Årsdøgtrafikken ligger på rundt 200, så vegene brukes mer av fotgjengere og syklistene enn av biler. Etter at vegene var ferdige har det så omtrent ikke vært utført vedlikehold.

Norsk hjelp

Asfalddekket krakkelerer (sprekker, red. ann.), og regn sammen med overleste trailere, fører til dannelse av «potholes», dype hull med skarpe kanter. For å hjelpe Zambia med vedlikeholdet har så NORAD

gått inn og støttet et prosjekt som går ut på vedlikehold av hovedvegen gjennom provinsen, en strekning på 420 km. Vi startet høsten 1995, og målet er å overfatebandle 75 km pr. år. Alt arbeid gjøres med maskiner og personell fra Zambias vegvesen og det er ikke bare enkelt å få til. Vi må være selvhjulpne på alle områder, produsere vår egen gull, reparere egne maskiner og lære opp nødvendig mannskap.

Knuseverket var det første som ble satt i drift. Vi trenger bare 4000 m³ 6-14 mm pr. år. Etter norske forhold produseres det lett på en måned, men så enkelt er det ikke her. Da jeg kom hit ble det boret 3 m dype hull med 3" krone og skutt med moment. En norsk skytebase ville ikke trodd det var sant. Det første som måtte gjøres var å kjøpe håndholdte boremaskiner og NO-NEL-utstyr. Oppfølging ble gitt og etter noen måneder var vi i stand til



Reparering av såkalte "potholes".



Resealing.

å sprengre slik at det meste av steinen kunne puttes i knuseisen. På det meste har vi nådd 700 m² pr. måned, men feil på maskiner og knuseverk har gjort at vi har mer enn nok med å produsere det vi trenger pr. år. Det at vi nå kan sprengre på en skikkelig måte, har gjort at vi utfører ulike sprengningsjobber i området. Vi har sprengt for kommunale kloakkledninger, høyspennstolper og vannanlegg. Ved slike jobber er det viktig å

få betaling på forhånd. Hvis ikke, kan du se langt etter pengene.

Forskjeller

Selve overflatebehandlingen, eller «resealing» som det heter her, har gått i rykk og mapp. Da vi skulle starte opp i juli 96, stoppet NORAD overføringene grunnet manglende revisjonsrapporter. Da dette kom i orden i oktober, var det mangel på bitumen i landet. Resultatet ble at

bare 16 km ble utført i fjor. For å være sikker på å få bitumen i år, vil vi importere i tønner fra Sør-Afrika, noe som gjør arbeidet dyrt og mer komplisert. Selve «resealing»-en ute på veggen går greit. Vi har nesten det samme utstyret som hjemme og arbeidsfolket står på. Uten for mye feil kan vi legge 1,5 - 2 km pr. dag. Hvis vi sammenligner vegvesenet her med det norske, så er det en del merkbare forskjeller. For å nevne noen:

Fotfolket ute på veggen kan vi sammenligne med sesongarbeidere hjemme. De får betalt syv kroner pr. dag. Det er ingen tillegg for arbeid på lørdag eller søndag, og de kan sies opp uten varsel og kompensasjon.

Vi flytter leiren etter hvert som vi går fram. Den består av telt for oppsynet og gresshytter for arbeidene. Alle lager sin egen mat. De fast ansatte får en brukbar kompensasjon, sesongarbeiderne får ingen ting.

Vernearbeidet ligger langt tilbake. Vi deler ut klar, sko, hjelmer og noe personlig verneutstyr. Det er alt.

Skiltingen er mangelfull. Oppsatte skilt må perforeres ellers blir de skjult.



Zambisk hovedvei hvor halve vegbredden er overflatebehandlet.

Nei til piggeforbud

Vegsjef Geir Johnsen går i en høringsuttalelse mot at det innføres et forbud mot bruk av piggevekk og en lokaltilpasset avgift i de fire største byene her i landet. Vegsjefen mener at dette vil bli en svært byråkratisk og vanskelig ordning både for bilistene og for de som skal håndheve bestemmelsene.

Tekst: Ken I. Friskilæg

I høringsuttalelsen skriver Vegsjef Geir Johnsen at det er en fare for at bilførere som ikke behersker kjøring på glatt føre blir «tvunget» til å kjøre uten piggevekk. Dermed vil de

representere en stor fare for seg selv og andre i trafikken.

Frivillig overgang

Vegsjefen ønsker i stedet at det fortsatt arbeides med å motivere bilistene til frivillig å ta i bruk piggevekk. Dette gjelder i de områdene hvor det kan være hensiktsmessig og forsvarlig. På litt sikt vil dette uten tvil ha større effekt på landsbasis enn et forbud i enkelte områder, mener Johnsen.

Skulle det likevel bli innført forbud mot bruk av piggevekk i de fire byområdene, håper vegsjefen at det blir laget smidige ordninger for besøkende og gjennomreisende.

Lite aktuell

Når det gjelder Finnmark mener han at piggevekkproblematikken er lite aktuell.

- Her i fylket er vegsiltasje og



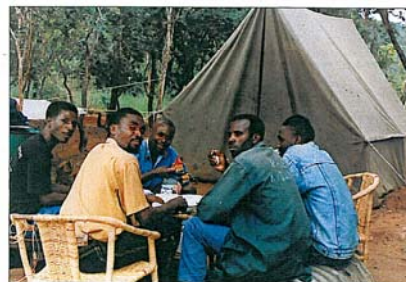
Vegsjef Geir Johnsen er negativ til at det innføres et forbud mot bruk av piggevekk.

forurensning som følge av piggevekkbruk ubetydelig. De klimatiske forhold gjør det stort sett nødvendig å benytte piggevekk for å oppnå størst mulig grad av sikkerhet og framkommelighet, skriver vegsjef Geir Johnsen i høringsuttalelsen til Vegdirektoratet.

28 i handicap

Til tross for problem over alt, Zambierne er blide og hyggelige og klager sjelden over tilværelsen. På fritida er det ikke så mye å ta seg til. I Kasama er det et par svømmebasseng og en brukbar golfbane. Jeg er

Administrasjonen av vegkontoret fungerer dårlig. Manglende betaling har ført til at postboksene har vært stengt, telefonen frakoblet og strømnettet kuttet. Det er heller ikke uvanlig at sekretærene ikke kan jobbe, fordi skriveapparatet har tatt slutt.



Oppsynet samlet til møte.

medlem av den lokale klubben og spiller for øyeblikket med handikap 28, så det er et stykke igjen til verdensstoppen. Det går selvfølgelig an å dra rundt i distriktet her, men det beste tilbudet er å sette seg på toget til Dar es Salaam og det Indiske hav. Det tar 28 timer i komfortable vogner og da er man midt i ferieparadis. Tidligere plansjef Gudmund Nilsen er for tida NORAD-ansatt der. Jeg har nettopp vært på besøk og vi dro ut til Zanzibar med Gudmund som guide. Han driver forsvrg med tennis og seiling på fritida, nok så fjernt fra det han bedrev i Vadsø.

Kasama, nå i begynnelsen av februar, har et klima som en god norsk sommerdag. Enkelte regnskyll og en dagtemperatur rundt 25 grader. Når man hører om snørans, snøstorm og stengte veger i Finnmark, er ikke hjemmingselen spesielt sterk. Det er nok likevel slapp, at etter å ha vært her en stund, føler man behov for å komme hjem. Så, til alle kjente i Finnmark, regn med at dere får eller siden har meg tilbake i fylket.

NYTT OM NAVN

Vi gratulerer!

50 år!

Knut T. Thomassen	18 01 97
Ingebjørg Henninen	30 01 97
Erling O. Nilsen	24 02 97
Bernt R. Kruse	11 03 97
Yngve Pedersen	09 04 97
Britt J. Myhre	07 06 97
Agda Kruse	22 06 97

60 år!

Anton Ulriksen	03 02 97
Reidar Dervola	26 03 97
Alfon Holmgren	27 03 97
Jan N. Johansen	04 04 97

Pensjonister

01 01 97 gikk Salmar Pedersen av etter 30 års tjeneste

01 03 97 var det Odd Ingemar Jakobsens tur til å slutte seg til pensjonistenes rekke etter 14 års tjeneste

01 06 97 starter pensjonisttilværelsen for fem av vegvesenets trofaste tjenere. Kjell Fredriksen går av etter 16 års tjeneste, Magna Gustafsson etter 20 år, Ashbjørn Kvam Johnsen etter 33 år, Arne Persen etter 39 år og Helge G. Pedersen etter 37 års tjeneste

01 07 97 er Leif Oddvar Einarsens siste arbeidsdag etter 39 års tjeneste

Personalnytt

Kenneth Tangen, er tilbake som mekaniker ved verkstedet i Alta etter 1 års permisjon 6. januar 1997

John Erling Varsi er 1. januar fast tilsatt som mekaniker ved verkstedet i Lakselv. Han har overtatt etter Frode Nilsen som sluttet 30. november 1996.

Ken Ingvar Friskilæg tiltrådte stillingen som informasjonskonsulent 1. januar 1997.

Pål Hansen begynte som lærling 18. november 1996 i kontor-fag. Han har kontorsted ved vegkontoret, nærmere bestemt produksjonsavdelingen.

Seija Jerjervi er den 27. januar tilsatt som vikar ved Kirkenes trafikkstasjon for Ellen Marie S. Olsen som har fødselspermisjon.

Bjørugn Johnansen er tilsatt som vikar på sentralbordet ved vegkontoret fra 4. februar 1997.

Lene Ballo Kvam begynte som lærling i kontor-fag 25. november 1997. Hun har kontorsted på personaleseksjonen, vegkontoret.

Jan Tore Mjølven er den 1. oktober 1996 tilsatt som avdelingsingeniør ved Hammerfest trafikkstasjon.

Helge Nystad er tilsatt som avdelingsingeniør ved Lakselv trafikkstasjon fra 1. januar 1997.

Erik Nerli som ikke helt klarer å gi slipp på Finnmark, er tilsatt i vikariat som trafikpedagog for Tonje Moen. Hun har permisjon fram til 1. juli og befinner seg for tida i sol og varme på Gran Canaria.

Monica G. Lundal sluttet i sin stilling som avdelingsingeniør på utbyggingsavdelingen den 31. desember 1996.



Elle melle deg forteller, Erik atter en gang Finnmark vilger. (Foto: Trine Ståliett)

Tips Reflexen:
Telefon 78 95 01 08 eller 78 95 01 26

Pensjonister i Alta og Lakselv

Onsdag 19. og torsdag 20. februar inviterte vegsjefen til avslutningsmarkering for de mange trofaste vegvesenarbeidere som de siste årene har sluttet seg til pensjonistenes rekke.

Tekst og foto: Ken I. Friskilæg

Fire pensjonister fra Altaområdet og 12 pensjonister fra Lakselv-området var til stede på de to arrangementene da vegsjefen på vegne av etaten takket for lang og tro tjeneste. Foruten en fortreffelig lunsj vant det en sjekk, diplom og blomster til pensjonistene.

Store endringer

I sine takketaler til pensjonistene kom vegsjef Geir Johnsen inn på de store endringene vegvesenet har vært gjennom de siste årene. Han trakk også frem de store bedringene i boforholdene som har funnet sted siden 60- og 70-tallet.

- Før opplevde man at arbeiderne spiste, sov, vasket og tørket klar i det samme rommet, sa vegsjefen.

Mange som går av med pensjon spør seg kanskje hvorfor det blir flere ansatte i administrasjonen i Vadsø, mens det er en reduksjon i «utedrifta».

- Det stilles i dag større krav til planlegging, noe som fører til at flere hensyn må tas nå enn tidligere. Før kunne planene ofte bli til over en kaffekopp, mens det i dag går flere år fra planlegging starter til arbeidet kan komme i gang. Som eksempel nevnte vegsjefen at planlegging av Stallogarogprosjektet tok fire år.

God arbeidsplass

- Statens vegvesen Finnmark har vært en god etat å jobbe i, og vi får håpe det blir slik også i fremtiden. Det sa Oddmund Riise som tok farvel med vegvesenet etter 40 års tjeneste i sin takketal under markeringen i Lakselv.

Ivar Olsen med sine 28 år i vegvesenet mente han og de andre pensjonistene måtte ha hatt en god rygg for å holde ut slitet de hadde før maskinene overtok mesteparten av



Fire pensjonister møtte til markeringen i Alta. Fra venstre med tjenestetid i parentes: Peder A. Johnsen (17 år), Ivar Olsen (28 år), Nils Nordalseth (24 år), Martin Nilsen (36 år), Arne I. Svendsen (27 år), Eilif Bakkevoild (33 år), Dagry Henriksen (16 år), Vegsjef Geir Johnsen, Josef Strømeng (33 år), Ivar Persen (21 år), Oddmund Riise (40 år), Albert Lysgedal (22 år) og Johan M. Johnsen (26 år).



12 festkleddede pensjonister i Lakselv. Fra venstre med tjenestetid i parentes: Peder A. Johnsen (17 år), Ivar Olsen (28 år), Nils Nordalseth (24 år), Martin Nilsen (36 år), Arne I. Svendsen (27 år), Eilif Bakkevoild (33 år), Dagry Henriksen (16 år), Vegsjef Geir Johnsen, Josef Strømeng (33 år), Ivar Persen (21 år), Oddmund Riise (40 år), Albert Lysgedal (22 år) og Johan M. Johnsen (26 år).

arbeidet.

Ikke så enkelt

Olsen som tidligere bl.a. var hovedverneombud i etaten kom i sin takketal også inn på årene 1977/78 da man startet opp vernearbeid etter Arbeidsmiljøloven.

- Dette var en helt ny situasjon for oss. Etter som vi ikke hadde noen referanser å jobbe etter og det faktum at vi følte vi hadde det bra,

gjorde dette arbeidet alt fra enkelt. I dag er vernearbeid kommet svært langt i etaten og er samtidig langt mer omfattende enn det var for 20 år siden, sa Olsen.

Også Olsen trakk fram den radikale endringen innen planleggingsarbeid. Før satt planleggerne med linjal og blyant. I dag er den teknologiske utviklingen kommet så langt at denne kunsten er i ferd med å forsvinne.